

**From:** [REDACTED]  
**To:** [Noggle, William](#); [King, Bob \(Begich\)](#)  
**Subject:** Fwd: Re: Actualización sobre: Histórico barco con materiales tóxicos exportados ilegalmente a Ensenada  
**Date:** Wednesday, November 27, 2013 6:36:24 AM  
**Attachments:** [ATT00001.png](#)

---

Mr Noggle and Mr King-

I received this information yesterday from an official within PROFEPA regarding the information I sent regarding the ex-CGC STORIS and the deficient paperwork used by the US government to allow export of the vessel to Mexico.

For your information.

Jon A Ottman

----- Original Message -----

**Subject:** Re: Actualización sobre: Histórico barco con materiales tóxicos exportados ilegalmente a Ensenada

**Date:** Tue, 26 Nov 2013 20:02:39 +0000

**From:** Adan Coronado Castillo <[acoronado@profepa.gob.mx](mailto:acoronado@profepa.gob.mx)>

**To:** Jon A. Ottman [REDACTED]

**CC:** Carlos Gustavo Almaraz Montaña <[cgalmaraz@profepa.gob.mx](mailto:cgalmaraz@profepa.gob.mx)>, Jesus Jimenez Payan <[jjimenez@profepa.gob.mx](mailto:jjimenez@profepa.gob.mx)>, Marco Antonio Campoy Arce <[mcampoy@profepa.gob.mx](mailto:mcampoy@profepa.gob.mx)>, "[alejandrorodriguez@semarnat.gob.mx](mailto:alejandrorodriguez@semarnat.gob.mx)" <[alejandrorodriguez@semarnat.gob.mx](mailto:alejandrorodriguez@semarnat.gob.mx)>, "[delegado@bc.semarnat.gob.mx](mailto:delegado@bc.semarnat.gob.mx)" <[delegado@bc.semarnat.gob.mx](mailto:delegado@bc.semarnat.gob.mx)>

**JON A. OTTMAN**  
**HISTORIADOR**  
**DETROIT, MICHIGAN, EE. UU.**  
**Presente:**

Estimado Sr. Ottman

Agradezco a Usted el haber dado a conocer los hechos contenidos en su correo electrónico de fecha 25 de Noviembre de 2013, enviado simultáneamente a las cuentas de correo electrónico: [cgalmaraz@profepa.gob.mx](mailto:cgalmaraz@profepa.gob.mx); [mcampoy@profepa.gob.mx](mailto:mcampoy@profepa.gob.mx); [acoronado@profepa.gob.mx](mailto:acoronado@profepa.gob.mx); [jjimenez@profepa.gob.mx](mailto:jjimenez@profepa.gob.mx); [alejandrorodriguez@semarnat.gob.mx](mailto:alejandrorodriguez@semarnat.gob.mx); [delegado@bc.semarnat.gob.mx](mailto:delegado@bc.semarnat.gob.mx); [contacto@tdm.ensenada.net](mailto:contacto@tdm.ensenada.net); mediante el cual manifiesta su inconformidad, textualmente por los siguientes hechos:

Se ha comprobado que la nave STORIS fue entregada el 29 de octubre al astillero llamado ISP en El Sauzal/Ensenada. STORIS desde entonces se ha movido o escondido. El fin de semana un hombre trató de encontrar la nave y no era visible en el astillero ISP. Towing es caro y el barco no tiene gran valor como chatarra. Debido a los gastos que implica, el barco probablemente no se movió muy lejos de El Sauzal. Alguien sugirió que la nave pudo haber sido trasladado a Puerto Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Cuando STORIS estaba en el área de San Francisco, el dueño, US Metals Recovery, la esperanza de cortar el barco con los jornaleros no calificados en el estilo de "recoger y tirar" de desguace. Los planes fueron frustrados por las leyes ambientales y laborales. El propietario puede estar tratando de hacer lo mismo en México. Es probable que el barco va a ser desmantelada por los trabajadores sin formación en el manejo de materiales peligrosos y la protección del medio ambiente.

Tengo información adicional para compartir con ustedes. Adjunto a este mensaje:

- 1 - El aviso del documento del premio de la Agencia de Estados Unidos, administración de

servicios generales, aceptando la oferta de la empresa norteamericana US Metals Recovery de San Diego. Esta es la empresa encargada de importar la nave en México.

- 2 - El informe de evaluación ambiental desde diciembre de 2006 que explica que STORIS estaba contaminada con bifenilos policlorados. El informe dice que la nave requiere un tratamiento especial debido a la contaminación.

- 3 - Una declaración redactada de un tripulante que servía en la nave dando testimonio de la gran cantidad de cableado original y viejo todavía a bordo STORIS. Este cable se remonta a 1942 cuando la nave fue construida y tiene una alta probabilidad de que contengan bifenilos policlorados en niveles superiores a los límites reglamentados. Usted notará la referencia al aceite gotee el cableado.

- 4 - El informe deficiente que fue utilizado por el gobierno de Estados Unidos para permitir la exportación de la nave a Ensenada. El informe no se refiere a encapsulado bifenilos policlorados. Usted notará que bajo la sección relacionada con bifenilos policlorados que de las 35 muestras, ninguno es desde cualquier sitio relacionan con cables eléctricos o de componentes. Los sitios que probaron más altas fueron las pipas que tenían un aislamiento de la espuma. Veinte pies lineales de ese material de aislamiento fue destituido el 17 de enero de 2007 en cuatro y media horas. La guardia costera de Estados Unidos declaró entonces la nave sin regulado bifenilos policlorados. Esto no parece ser una conclusión apropiada. Hay un montón de alambres y cables a bordo sería probables que un resultado positivo para los niveles inaceptables de los bifenilos policlorados. Sin embargo, no fueron probados estos alambres y cables.

- 5 - Un informe de 1997 que muestra sólo el cable principal del motor de propulsión eléctrica fue probado por bifenilos policlorados. Lo negativo. Este cable parece ser el cableado eléctrico sólo probado. Hay una gran cantidad de cableado en el barco que no se ha probado para bifenilos policlorados. Este cableado probado probablemente contiene bifenilos policlorados debido a su edad.

- 6 - Una copia de las instrucciones para contratistas de astillero. Estas instrucciones son para el almacenamiento de la nave de la guardia costera de Estados Unidos STORIS. Este documento es desde mayo de 2007. En la página 48, sección 3.8 es las instrucciones para la iluminación de la nave. Las especificaciones se refieren a la feria a las malas condiciones del cableado de la iluminación en el pasillo de la nave. Esto es una referencia al cableado original y antiguo contemplados en la declaración de la tripulación. Esto confirma la presencia de cableado original y viejo en el barco. Trabajo para eliminar o remediar este viejo cableado no fue tomada. El barco fue puesto en almacenamiento y se sentó sin tocar hasta el remolque a Ensenada a partir del 25 de octubre y llegada el 29 de octubre.

- 7 - Una fotografía de la nave en California del 25 de octubre, durante los preparativos para el remolque de Ensenada. Esto es para que usted sepa lo que el barco se parece.

Pensé que debería saber el barco probablemente está contaminado con bifenilos policlorados. La información enviada debe ayudar a demostrar la probabilidad de los bifenilos policlorados en el interior del barco. Espero que desea localizar la nave y realizar ensayos de materiales peligrosos. Respetuosamente le pido PROFEPA y SEMARNAT para poner a prueba el sistema eléctrico en el barco STORIS la presencia de bifenilos policlorados. Estoy seguro de que dará cuenta de que los niveles de PCB son más altos que los permitidos por las leyes de los Estados Unidos y México, y el Convenio de Basilea. Este muestreo se debe realizar antes de su desguace del buque y antes de que se descarta o se destruye el material y pruebas por parte del propietario o el astillero. La Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos debe ser notificado de niveles ilegales de bifenilos policlorados lo que las medidas correctivas y punitivas se pueden tomar. Si intacto y en condiciones de navegar, STORIS debe ser devuelto y reparado a los Estados Unidos a causa de esta grave violación de las leyes federales e internacionales.

Al respecto, le comunico que la Subdelegación de Inspección Industrial, de la Delegación de PROFEPA, en el estado de Baja California (área operativa de esta Delegación encarga de inspección en materia de residuos peligrosos), ya tiene conocimiento de los hechos en comento y con fundamento en el artículo 68 fracciones IV y XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales,

realizará las acciones que dentro de su competencia correspondan para verificar que se cumplan las leyes ambientales.

Adicionalmente le informo que las acciones que realice esta Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, no afectarán el ejercicio de otros derechos que pudieran corresponderle, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

Ahora bien, si requiere que se le notifique los resultados de las acciones realizadas en atención al asunto de mérito, se le exhorta para que con fundamento al artículo 189 y 190 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección Al Ambiente, formalice su denuncia ante esta Procuraduría reuniendo los elementos de los numerales antes referidos.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.



**LIC. ADAN CORONADO CASTILLO**  
**JEFE DE DENUNCIAS AMBIENTALES, QUEJAS Y P. S.**  
**DELEGACION DE PROFEPA, BAJA CALIFORNIA**  
**TELEFONOS: (686) 568-92-66, 568-92-60, 568-92-59; FAX: 568-92-52.RED 18073**

---

**De:** Jon A. Ottman [REDACTED]

**Enviado el:** lunes, 25 de noviembre de 2013 09:15 a.m.

**Para:** Marco Antonio Campoy Arce; Adan Coronado Castillo; Carlos Gustavo Almaraz Montaña; Jesus Jimenez Payan; [alejandro.rodriguez@semarnat.gob.mx](mailto:alejandro.rodriguez@semarnat.gob.mx); [delegado@bc.semarnat.gob.mx](mailto:delegado@bc.semarnat.gob.mx); [contacto@tdm.ensenada.net](mailto:contacto@tdm.ensenada.net)

**Asunto:** Posible SPAM Re: Actualización sobre: Histórico barco con materiales tóxicos exportados ilegalmente a Ensenada

**Importancia:** Baja

Estimados señores:

Se adjunta a este mensaje otra carta de un ex miembro de la tripulación de la antigua nave de la Guardia Costera de los Estados Unidos llamado STORIS. Él era un oficial de puente de alto rango que está muy familiarizado con el barco.

Esta carta explica que la nave contiene una gran cantidad de cableado que probablemente contiene bifenilos policlorados. La carta también explica que el informe utilizado por el gobierno de Estados Unidos para declarar la nave sin regulado bifenilos policlorados es defectuoso. Él explica que las pruebas para los materiales peligrosos evitan cualquier lugar donde se encontrarían los bifenilos policlorados. Este es el informe enviado a usted el 18 de noviembre y el número 4 marcada.

Espero que esta carta sea útil. También espero que SEMARNAT y PROFEPA pondrá a prueba la nave llamada STORIS altos niveles de bifenilos policlorados. Una vez más, la nave está en el depósito de chatarra propiedad de Amaya Curiel.

Gracias por su atención en este asunto.

Saludos

Jon A Ottman

Una vez más, pido disculpas por no hablar español.

On 11/20/2013 10:11 PM, Jon A. Ottman wrote:

Estimados señores:

La nave STORIS no está en el muelle de propiedad de Sempra en el puerto de China. Está en el depósito de chatarra propiedad de Amaya Curiel. STORIS es el barco blanco claramente visible en las noticias fotos tomadas de la nave de fuego el 2 de noviembre.

<http://www.ensenada.net/noticias/nota.php?accion=email&id=31773>

Espero que se siga en esta importante materia.

Saludos cordiales,

Jon A Ottman

On 11/19/2013 6:24 PM, Jon A. Ottman wrote:

Estimados

Quería enviar un mensaje para decir que el ex guardacostas de Estados Unidos STORIS barco ha sido localizado en la zona de Ensenada.

El barco fue descubierto esta tarde por un veterano de la Guardia Costera de jubilados en China puerto de Ensenada, en el muelle propiedad de Sempra. El barco parece estar intacta.

Sé que me envió una gran cantidad de material de ayer que tiene que ser revisado. Sin embargo, estoy seguro de que si se inspecciona el buque y la prueba de la presencia de bifenilos policlorados, es probable que se encuentre en cantidades superiores a los niveles regulados. El barco cuenta con una gran cantidad de cableado antiguo a bordo.

Espero que se siga en esta importante materia.

Saludos cordiales,

Jon A Ottman

On 11/18/2013 2:51 PM, Jon A. Ottman wrote:

Estimados señores:

Yo quería seguir con mi mensaje desde el lunes pasado con respecto a la antigua nave de guardacostas de Estados Unidos STORIS.

Se ha comprobado que la nave STORIS fue entregada el 29 de octubre al astillero llamado ISP en El Sauzal/Ensenada. STORIS desde entonces se ha movido o escondido. El fin de semana un hombre trató de encontrar la nave y no era visible en el astillero ISP. Towing es caro y el barco no tiene gran valor como chatarra. Debido a los gastos que implica, el barco probablemente no se movió muy lejos de El Sauzal. Alguien sugirió que la nave pudo haber sido trasladado a Puerto Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Cuando STORIS estaba en el área de San Francisco, el dueño, US Metals Recovery, la

esperanza de cortar el barco con los jornaleros no calificados en el estilo de "recoger y tirar" de desguace. Los planes fueron frustrados por las leyes ambientales y laborales. El propietario puede estar tratando de hacer lo mismo en México. Es probable que el barco va a ser desmantelada por los trabajadores sin formación en el manejo de materiales peligrosos y la protección del medio ambiente.

Tengo información adicional para compartir con ustedes. Adjunto a este mensaje:

- 1 - El aviso del documento del premio de la Agencia de Estados Unidos, administración de servicios generales, aceptando la oferta de la empresa norteamericana US Metals Recovery de San Diego. Esta es la empresa encargada de importar la nave en México.
- 2 - El informe de evaluación ambiental desde diciembre de 2006 que explica que STORIS estaba contaminada con bifenilos policlorados. El informe dice que la nave requiere un tratamiento especial debido a la contaminación.
- 3 - Una declaración redactada de un tripulante que servía en la nave dando testimonio de la gran cantidad de cableado original y viejo todavía a bordo STORIS. Este cable se remonta a 1942 cuando la nave fue construida y tiene una alta probabilidad de que contengan bifenilos policlorados en niveles superiores a los límites reglamentados. Usted notará la referencia al aceite gotee el cableado.
- 4 - El informe deficiente que fue utilizado por el gobierno de Estados Unidos para permitir la exportación de la nave a Ensenada. El informe no se refiere a encapsulado bifenilos policlorados. Usted notará que bajo la sección relacionada con bifenilos policlorados que de las 35 muestras, ninguno es desde cualquier sitio relacionan con cables eléctricos o de componentes. Los sitios que probaron más altas fueron las pipas que tenían un aislamiento de la espuma. Veinte pies lineales de ese material de aislamiento fue destituido el 17 de enero de 2007 en cuatro y media horas. La guardia costera de Estados Unidos declaró entonces la nave sin regulado bifenilos policlorados. Esto no parece ser una conclusión apropiada. Hay un montón de alambres y cables a bordo sería probables que un resultado positivo para los niveles inaceptables de los bifenilos policlorados. Sin embargo, no fueron probados estos alambres y cables.
- 5 - Un informe de 1997 que muestra sólo el cable principal del motor de propulsión eléctrica fue probado por bifenilos policlorados. Lo negativo. Este cable parece ser el cableado eléctrico sólo probado. Hay una gran cantidad de cableado en el barco que no se ha probado para bifenilos policlorados. Este cableado probado probablemente contiene bifenilos policlorados debido a su edad.
- 6 - Una copia de las instrucciones para contratistas de astillero. Estas instrucciones son para el almacenamiento de la nave de la guardia costera de Estados Unidos STORIS. Este documento es desde mayo de 2007. En la página 48, sección 3.8 es las instrucciones para la iluminación de la nave. Las especificaciones se refieren a la feria a las malas condiciones del cableado de la iluminación en el pasillo de la nave. Esto es una referencia al cableado original y antiguo contemplados en la declaración de la tripulación. Esto confirma la presencia de cableado original y viejo en el barco. Trabajo para eliminar o remediar este viejo cableado no fue tomada. El barco fue puesto en almacenamiento y se sentó sin tocar hasta el remolque a Ensenada a partir del 25 de octubre y llegada el 29 de octubre.
- 7 - Una fotografía de la nave en California del 25 de octubre, durante los preparativos para el remolque de Ensenada. Esto es para que usted sepa lo que el barco se parece.

Pensé que debería saber el barco probablemente está contaminado con bifenilos policlorados. La información enviada debe ayudar a demostrar la probabilidad de los bifenilos policlorados en el interior del barco. Espero que desea localizar la nave y realizar ensayos de materiales peligrosos. Respetuosamente le pido PROFEPA y SEMARNAT para poner a prueba el sistema eléctrico en el barco STORIS la presencia de bifenilos policlorados. Estoy seguro de que dará cuenta de que los niveles de PCB son más altos que los permitidos por las leyes de los Estados Unidos y México, y el Convenio de Basilea. Este muestreo se debe realizar antes de su desguace del buque y antes de que se descarta o se destruye el material y pruebas por parte del propietario o el astillero. La Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos debe ser notificado de niveles ilegales de bifenilos policlorados lo que las medidas correctivas y punitivas se pueden tomar. Si intacto y en condiciones de navegar, STORIS debe ser devuelto y repatriado a los Estados Unidos a causa de esta grave violación de las leyes federales e internacionales.

Gracias por su atención a este asunto.

Jon A. Ottman

On 11/11/2013 8:55 PM, Jon A. Ottman wrote:

Estimados señores

Gracias por su respuesta.

STORIS tiene 71 años. Hay una gran cantidad de cableado eléctrico original, cables y conductos blindados a bordo de la nave. El viejo cableado fue desviado con nuevo cableado. Los cables viejos fueron dejados en el lugar porque estaba envuelta en asbesto. Informes utilizados por el gobierno de Estados Unidos para liberar STORIS para la exportación no revelan este material todavía se encuentra en la nave. Estos informes no indica que cualquier prueba realizada en cualquier componente eléctrico situado en la nave. Electricistas de la última tripulación jurar que el material antiguo es todavía a bordo de la nave. El cableado es viejo y según los informes, exudando una sustancia aceitosa consistente con materiales de bifenilos policlorados.

Gracias. En espera de su respuesta.

Atentamente,

Jon A Ottman

On 11/11/2013 5:12 PM, Marco Antonio Campoy Arce wrote:

buenas tardes, Jon. A. Ottman

recibo su correo con detenimiento, al respecto me permito comunicarle que este será canalizado al área de quejas y denuncias de esta delegación, así mismo al área de la Subdelegación de Industria para dar el seguimiento correspondiente de inspección que el caso amerita.

reciba un cordial saludo

Marco Campoy

---

De: Jon A. Ottman [REDACTED]

Enviado el: lunes, 11 de noviembre de 2013 14:00

[Para:rcuriel@amayacuriel.com;jsantos@sct.gob.mx;cumar\\_ensenada@semar.gob.mx](mailto:Para:rcuriel@amayacuriel.com;jsantos@sct.gob.mx;cumar_ensenada@semar.gob.mx)

; Marco Antonio Campoy

[Arce:presidencia@ensenada.gob.mx;direccion@puertoensenada.com.mx](mailto:Arce:presidencia@ensenada.gob.mx;direccion@puertoensenada.com.mx)

Asunto: Histórico barco con materiales tóxicos exportados ilegalmente a Ensenada

Saludos

Pero esto es información importante que usted debe ser consciente de e investigar. Esto es una violación del derecho internacional y los Estados Unidos.

El 29 de octubre de 2013, la nave 'Storis' del guardacostas de Estados Unidos llegó a Ensenada, México. Una empresa de desguace local, ISP, estaba programado para

desmantelarlo. El barco Storis, que fue construido en Toledo, Ohio, en 1941, había sido vendido por una agencia de EE.UU. llamado Administración de Servicios Generales a una empresa denominada EE.UU. US Metals Recovery a finales de junio de 2013.

La nave fue permitido ser exportado de los EE.UU. cuando informes de desmantelamiento declaró que el único material tóxico en el barco que estaba por encima del límite permitido en EE.UU. las exportaciones fue no cerradas bifenilos policlorados (PCBs), los cuales fueron retirados de la nave, sin embargo, estos informes de desmantelamiento se basaron en un muestreo muy limitado. El barco 'Storis' también contiene materiales peligrosos de amianto y otras que pueden causar daño a los seres humanos y el medio ambiente. No se sabe si US Metals Recovery presentó documentación necesaria para la importación de materiales peligrosos en México, que el Convenio de Basilea que fue ratificada en 1991 requiere.

Parece que no parece ser un proceso de repatriación de traer barcos de vuelta a los EE.UU. para el tratamiento de materiales peligrosas para las normas de medio ambiente, seguridad y salud, lo que se agradece ha causado ansiedad por el Administracion presidencial actual. La Administración de Servicios Generales vendió el barco sin seguir los procedimientos normales para una nave que es reconocido como de importancia nacional en el Registro Nacional de Lugares Históricos.

Antes de la venta de la nave de US Metals Recovery, dos grupos sin fines de lucro habían estado buscando la custodia de la nave para su uso como buque museo en Toledo. El barco está en buenas condiciones físicas y habría sido seguro para su uso como buque museo y buque escuela. Sin embargo, la naturaleza destructiva del proceso de desguace de buques, potencialmente, revelar y liberar los materiales peligrosos contenidos a bordo del buque.

Aquí están algunos enlaces a noticias recientes:

[http://www.kmxt.org/index.php?option=com\\_content&task=view&id=5165](http://www.kmxt.org/index.php?option=com_content&task=view&id=5165)

[http://www.timesheraldonline.com/news/ci\\_24432274/will-historic-coast-guard-ship-escape-scrap-heap?source=rss](http://www.timesheraldonline.com/news/ci_24432274/will-historic-coast-guard-ship-escape-scrap-heap?source=rss)

Si usted tiene preguntas, póngase en contacto conmigo y voy a tratar de ayudar a proporcionar respuestas. Hablo inglés.

Sinceramente suyo,

Jon Ottman  
historiador  
Detroit, Michigan, EE. UU.

